



Fietsagenda Helmond

Adaptieve fietsambitie 2016-2025

Gemeente Helmond





Inhoudsopgave

1. Voorwoord	5
2. Inleiding	6
3. Doelstelling Fietsagenda	8
4. Speerpunten	11
1. Speerpunt Rijden: Snelfietsroutes en doorfietsroutes.	11
2. Speerpunt Doorstromen	14
3. Speerpunt Veiligheid	15
4. Smart en Livinglab	16
5. Speerpunt Stilstaan (fietsparkeren en fietsdeelsystemen)	17
6. Speerpunt Meten	20
7. Speerpunt Sturen	21
8. Overige ambities	22
5. Organisatie en financiën	23
Bijlage 1: Uitvoeringsprogramma: 2017-2020	24
Adaptief Uitvoeringsprogramma: 2020-2030	25
Bijlage 2: Kaart	26





1.Voorwoord

Fietsen, wie doet dat nou niet? Meer dan 80% van de Helmonders fietst minimaal 3-4 keer per week. Fietsen is zo vanzelfsprekend dat we er nauwelijks over nadenken. Even op de fiets naar de winkel voor een vergeten boodschap, op de fiets naar het sportveld, naar het werk of naar school. We fietsen wat af! Er zijn veel goede redenen om te fietsen. Op de korte afstanden is de fiets het snelste vervoermiddel, fietsen is veilig, je staat niet in de file en het is onmiskenbaar gezond. Voor de fietser zelf, maar ook voor de omgeving. Want een fiets vervuult niets!

Alle reden dus om fietsen in Helmond nog extra te stimuleren. Ik vind het belangrijk om de fiets een volwaardige plaats te geven in het stedelijke vervoer. De fiets moet gelijkwaardig zijn aan de auto. In de mobiliteitsvisie Helmond Verbonden is dit als uitgangspunt opgenomen. In deze Fietsagenda werken we het verder uit.

Onze ambitie is dat in 2027 40% van de verplaatsingen op de afstanden tot 7,5 km per fiets gaan. Nu is dat nog 30%. Met de komst van de e-bike is de fiets ook op de afstanden tot 15 km steeds meer een écht alternatief voor de auto. Denkt u zich eens in wat dat betekent! Alle lokale en regionale toplocaties zijn vanuit Helmond goed per fiets bereikbaar. Het centrum, de Automotive Campus, de Foodcampus, maar óók de High Tech Campus, de Tu/E en het centrum van Eindhoven vallen binnen die 15 km-range! We zetten erop in dat in 2027 25% van de verplaatsingen tot 15 km per fiets gaat.

Om onze doelen te bereiken moeten we zorgen voor kwalitatief goede en veilige fietspaden, maar ook voor goede fietsenstallingen en mogelijkheden om gemakkelijk een fiets te huren op de NS-stations en andere strategische locaties. Daarnaast gaan we op zoek naar slimme oplossingen en innovaties om bijvoorbeeld wachttijden bij verkeerslichten te verkorten. Helmond is immers niet voor niets 'city of Smart Mobility'!

We leggen nu een ambitieuze Fietsagenda neer. Een agenda die is gemaakt in overleg met de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Helmond. Een agenda waar ik voor sta. De ontwikkelingen op het gebied van (slimme) mobiliteit gaan razendsnel. Iedereen is er inmiddels wel van overtuigd dat we toe moeten naar een duurzaam mobiliteitssysteem. De fiets en de e-bike spelen daarin een belangrijke rol. Aan ons de taak om dat te faciliteren.

Dus: aan de slag!

Erik de Vries

Wethouder Mobiliteit, Stedelijk Beheer & Groen en Wijken



2. Inleiding

In mei 2016 is **Helmond Verbonden, Mobiliteitsvisie 2016-2025** vastgesteld.

Helmond Verbonden is een mobiliteitsvisie met co-modaliteit (slim gebruiken van diverse mobiliteitsvormen) als uitgangspunt en fietsen als een van de belangrijkste speerpunten van beleid. De pijlers van Helmond Verbonden zijn:

1. **Duurzaamheid**; (mens en milieu) bevorderen van het gebruik van minder vervuilende energiezuinige vervoerswijzen;
2. **Economie** (mens en welvaart) optimale bereikbaarheid van stad en regio om zo economische groei en de Helmondse positie binnen Brainport en Agrifood veilig te stellen;
3. **Gezondheid** (mens en welzijn) bijdragen aan een gezonde woon- en leefomgeving, bijvoorbeeld door duurzaam veilige inrichting en bevorderen bewegen;
4. **Innovatie** (mens en kennis) streven naar het optimaal inzetten van nieuwe technologieën om het dagelijkse leven te veraangename en beter te faciliteren.

Uit deze pijlers volgen 3 hoofddoelen voor het Daily Urban System (gebied binnen de dagelijkse invloedssfeer op het gebied van mobiliteit):

- a. Streven naar een veilig verkeerssysteem,
- b. Streven naar een goede bereikbaarheid op regionaal en lokaal niveau
- c. Streven naar een duurzaam verkeerssysteem.

Prioriteit ligt hierbij op fiets, Smart Mobility, duurzame ontsluiting van het centrum, stad en regio en openbaar vervoer. Helmond profileert zich al jaren als fietsstad. De in Helmond Verbonden beschreven nieuwe ontwikkelingen op gebied van Smart Mobility, maar ook het gebruik van snelle fietsen zoals de e-bike maken het nodig een actuele Fietsagenda op te stellen. Een agenda waarmee adaptief (aanpasbaar) ingespeeld kan worden op nieuwe ontwikkelingen. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling een nieuw fietsbeleidsplan op te stellen; de mobiliteitsvisie in Helmond Verbonden vormt het beleidskader en deze fietsagenda is hier een afgeleide van.

De Fietsagenda leidt tot een meerjaren uitvoeringsprogramma (zie bijlage 1), in de begroting moeten hiervoor middelen beschikbaar worden gesteld. Waar mogelijk wordt subsidie aangevraagd.





Landelijke, Provinciale en regionale kansen.

Parallel aan onze eigen beleidsontwikkeling gebeurt er ook van alles bij onze externe fietspartners.

Tezamen met het Ministerie van I&M en de Provincie Noord Brabant wordt gewerkt aan de programma's

BeterBenutten 2.0 en Fietsfile vrij. Het nieuwe fietspad tussen Stiphout, de Automotive campus en het NS station 't Hout is bijvoorbeeld een Beter Benutten project, evenals het nieuwe fietspad over de Schootenseweg.

De provincie Noord-Brabant en de Metropoolregio Zuidoost-Brabant (MRE) zetten eveneens in op een schaa sprong voor de fiets. De fiets wordt serieus genomen en heeft in de mobiliteitsvisies en -plannen van veel gemeenten in de regio een zeer prominente plek gekregen. Met de samenwerking in Ons Brabant Fietst en Fiets in de Versnelling willen overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties het fietsklimaat in Brabant flink verbeteren. De Provincie, tezamen met de 5 grote Brabantse steden en de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer (NHTV), zijn verenigd in **Brabantstad Fiets**. Op regionaal niveau gebeurt het zelfde binnen de MRE. In het recent door 22 gemeenten ondertekende Bereikbaarheidsakkoord (juni 2016) heeft de fiets een prominente rol gekregen binnen de co-modale Bereikbaarheidsagenda 'Brainport Duurzaam Slim Verbonden'. Vanuit de programma's BeterBenutten 2.0, Fiets in de Versnelling en de Bereikbaarheidsagenda ZO Brabant ontstaan tevens kansen voor cofinanciering middels subsidies van diverse fietsprojecten. De nadruk ligt daarbij op regionaal verbindende fietspaden. In de paragraaf over organisatie en financiering wordt hier nader op in gegaan.



3. Doelstelling Fietsagenda

De ambitie van de Fietsagenda: fiets is gelijkwaardig aan de auto!

De positie van de fiets in het co-modale systeem is cruciaal.

We vinden fietsen vaak iets vanzelfsprekends zonder ons te realiseren dat de fiets een directe en stevige link heeft met elk van de vier doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie. Immers, de fiets is vlot (vaak sneller dan alle andere vervoersmodaliteiten op de afstanden tot zo'n 7,5 kilometer. De fiets is een veilig vervoermiddel, het fietsnetwerk is robuust (fijnmazig, zelden tot nooit overbelast en te allen tijde beschikbaar) en fietsen is onmiskenbaar gezond ; Voor de fietser zelf, maar ook voor de omgeving want een fiets vervuult niets.

De fiets heeft een enorme **potentie**. Met de opkomst van de e-bike liggen die kansen er voor een langere afstand, tot 15 km. Momenteel wordt slechts een derde van de afstanden tot 7,5 kilometer per fiets afgelegd, terwijl de fiets op deze korte afstanden vaak het meest geschikte vervoermiddel is. Uit het rapport "Fietsen in Helmond, Meningen van de bevolking over fietsen in Helmond en inzicht in hun fietsgedrag" (januari 2016) blijkt dat 30 % van de Helmonders ouder dan 17 jaar dagelijks fietst, 53% minimaal 3 a 4 keer per week, maar dat er 18% nooit of zelden fietst.

Deze percentages fietsers kunnen omhoog, zeker in de stedelijke regio waar Helmond binnen valt. Afstanden tussen woning en werk zijn vaak niet groter dan 15 kilometer en verreweg de meeste ritten zijn korter dan 5 kilometer.

Het succes van de elektrische fiets en van de extra snelle elektrische fiets (speed pedelec of high speed bike) is een enorme kans om de concurrentiepositie van de fiets ook op de langere afstanden sterk te verbeteren. **Doel** van onze inzet op fiets is een **substantiële stijging van het aandeel fiets in de modal split** (verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen) van het verkeer in Helmond. Een stijging van 30% gemiddeld naar 40% op afstanden tot 7,5 km en 25% voor afstanden tot 15 km in 2027.

De fiets kan een forse bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische toplocaties in de stad en in de regio. Immers alle toplocaties zoals het centrum en de Automotivecampus of Foodcampus, maar ook lokale en regionale toplocaties zoals de Hightechcampus en het centrum van Eindhoven vallen binnen de 15 km afstandsrange. Helmond Verbonden gaat uit van een **co-modaal verkeerssysteem** waarbij de reiziger centraal staat. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de keten, omdat de fiets gekoppeld is aan zowel openbaar vervoer (fiets naar trein en bus) als de auto (park and bike en "fiets-en-carpool"-concept). Een systeem van multimodale knooppunten in en rond Helmond, waar fietsen gehuurd of gestald worden, voorziet in 'last mile-oplossingen' per (elektrische) fiets.





Daarbij is het noodzakelijk de **kwaliteit van verbindingen te verbeteren**, binnen de stad en naar de regio, voor zowel snelle fietsen als gewoon fietsverkeer. Snelfietspaden en doorfietspaden vanuit de regio en alle delen van de stad naar de belangrijkste locaties in de stad; het centrum, de vervoersknooppunten (stations), maar ook scholen en werkgebieden. Daarbij zijn het verbeteren van de doorstroming van de fiets onder andere door toepassing van Smart Mobility en verminderen van barrièrewerking van drukke autoverbindingen een belangrijke opgave. Niet alleen het rijden verdient aandacht, ook het **stilstaan**. Het bieden van voorzieningen die het fietsverkeer bevorderen zoals voldoende veilige (gratis) fietsenstallingen, maar ook het aanbieden van fietsdeelsystemen op strategische locaties en diefstalpreventie zijn daarbij van belang. Als stad willen we het fietsgebruik bevorderen; sturen door middel van flankerende maatregelen, inzetten op mobiliteitsmanagement en promotiemaatregelen. En bovenal willen we ook kunnen **meten** wat het **resultaat** is van onze **inspanningen**, door middel van monitoring en evaluatie van de doelstellingen.

Ambitie:

In Helmond stimuleren we het gebruik van de fiets onder meer door het completeren en verbeteren van het fietsnetwerk van lokale en regionale snelfietsroutes¹ en doorfietsroutes. **De fietsinfrastructuur krijgt de hoogste kwaliteit**, fietsen in Helmond wordt een genot! Het fietsnetwerk is verder **veilig**; jaarlijks monitoren we fietsongevallen en pakken waar nodig onveilige verkeerssituaties aan. Aantrekkelijke, goed bereikbare en veilige gratis **fietsenstallingen** in het centrum en bij stations bevorderen het fietsgebruik. Middels een digitaal management informatiesysteem wordt het gebruik gemonitord. Om het fietsen over afstanden tot 15 à 20 kilometer extra aantrekkelijk te maken realiseren we nieuwe **snelfietsroutes of doorfietsroutes**¹. Reeds aanwezige lokale en regionale routes worden daarvoor “snelfietsroute-proof” gemaakt. Het gaat hierbij vooral om het verbeteren van het **comfort voor fietsers** (verbreden, ‘recht trekken, wachttijden verminderen bij verkeerslichten en aantrekkelijk maken van de fietspaden), ontbrekende schakels wegnemen. Op de kruispunten zoveel mogelijk ongelijkvloerse oplossingen of anders hoge prioriteit bij verkeerslichten of aanpassen van de voorrangregeling, mits de veiligheid dit toelaat. Aan een belangrijke regionale snelfietsroute wordt momenteel gewerkt: de snelfietsroute Helmond-Eindhoven, dit project moet verder doorgetrokken worden binnen onze stad, maar ook binnen Eindhoven. In de stad zorgen we er voor dat het centrum en de stations goed en vlot op de fiets bereikbaar zijn via snelle en comfortabele doorfietsroutes.

¹ Als een fietsroute niet aan alle ontwerpeisen van een snelfietsroute voldoet, noemen we het een doorfietsroute.





4. Speerpunten

De Fietsagenda kent zeven speerpunten.

1. Speerpunt Rijden: Snelfietsroutes en doorfietsroutes
2. Speerpunt Doorstromen
3. Speerpunt Veiligheid
4. Smart en Livinglab
5. Speerpunt Stilstaan(fietsparkeren en fietsdeelsystemen)
6. Speerpunt Meten
7. Speerpunt Sturen
8. Overige Ambities

Met deze speerpunten hebben we de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen en de fiets volwaardig onderdeel te laten zijn van het co-modale verkeerssysteem van de gemeente Helmond. De speerpunten zijn verzameld in sessies met sleutelpersonen, commissieleden en regionale collega's in het kader van Helmond Verbonden en middels de inwonersenquete "Fietsen in Helmond", januari 2016. Daarnaast zijn er separate gesprekken geweest met de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Helmond en zijn ook andere beleidsterreinen betrokken bij de samenstelling van deze Agenda. In dit hoofdstuk beschrijven we voor elk van de volgende speerpunten de beoogde ambities.

1. Speerpunt Rijden: Snelfietsroutes en doorfietsroutes.

De ambitie is simpel: realisatie van een netwerk van hoogwaardige lokale en regionale snelfiets- en doorfietsroutes die de belangrijkste herkomsten met de belangrijkste (tussen) bestemmingen met elkaar verbinden. Omdat fietsroutes de (belangrijkste) bestemmingen van in de stad met elkaar en met de regio verbinden, dragen ze feitelijk bij aan alle algemene ambities van de regionale Bereikbaarheidsagenda en Helmond Verbonden.

De maat en schaal van deze fietsinfrastructuur moet passen bij de technologische ontwikkeling van de fiets, snelheid, breedte, bochten, doorstroming etc).



De **snelfietsroutes** (zoals het snelfietspad Helmond-Eindhoven) zijn het 'hoogste' niveau binnen het fietspadennet.

Voor het netwerk als geheel gelden vijf eisen:

- **Direct:** grote omrij-afstanden worden vermeden door bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe vrijliggende fiets infrastructuur;
- **Snel:** de fietser moet een hoge gemiddelde snelheid kunnen halen. Gebruikers van het fietspad hebben in principe voorrang (uitgezonderd op gebiedsontsluitingswegen A zoals de Kasteeltraverse) en zo min mogelijk "last" van gemotoriseerd verkeer. Hiervoor is het nodig het aantal en de duur van stops bij verkeerslichten en voorrangskruispunten te beperken. Indien noodzakelijk kan een ongelijkvloerse kruising de oplossing zijn;
- **Aantrekkelijk:** de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsnetwerk liggen in een aantrekkelijke omgeving die uitnodigt tot fietsen;
- **Comfortabel:** dit betekent onder meer dat het wegdek vlak en breed is. Ook het onderhoud van fietsroutes is van belang, evenals de begaanbaarheid van fietspaden tijdens winterse omstandigheden;
- **Veilig:** het gaat hierbij om verkeersveiligheid, het voorkómen van ongelukken, maar ook om sociale veiligheid, bijvoorbeeld door het zorgen voor voldoende verlichting en sociale controle.





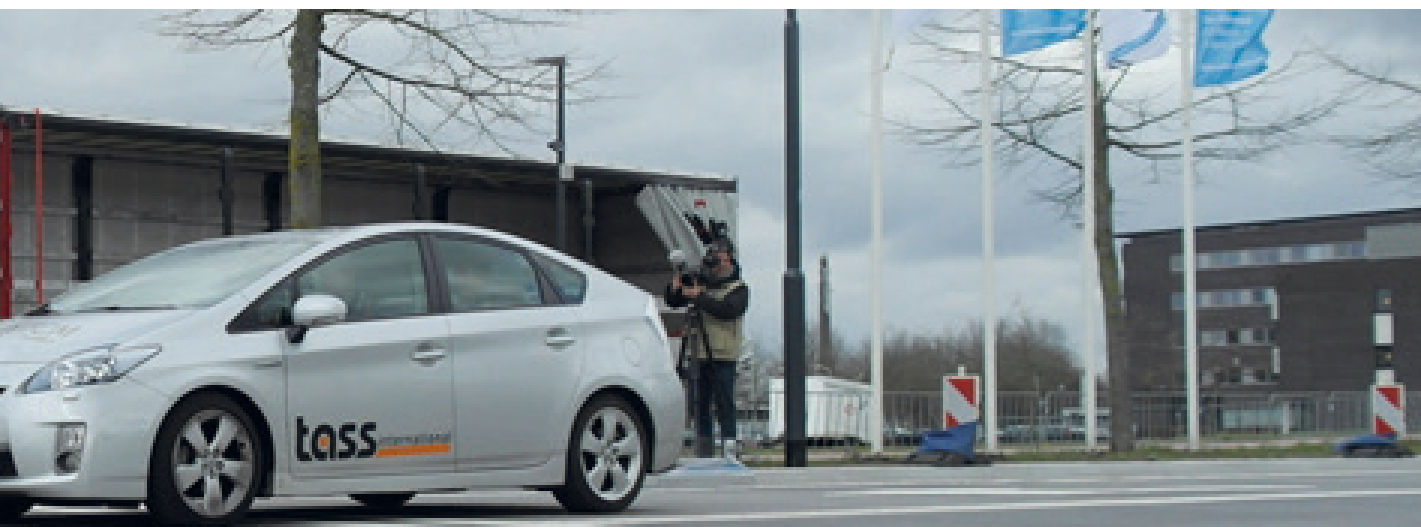
Doorfietsroutes: Niet overal is het mogelijk om snelfietsroutes aan te leggen. Als aantrekkelijk alternatief en om de capaciteit van het hoofdfietsnetwerk te vergroten, willen we starten met een nieuwe categorie routes: de doorfietsroutes. Dit zijn fietsstraten of vrijliggende fietspaden, bij voorkeur los van de drukke wegen. Er zijn op deze routes minder verkeerslichten en waar mogelijk lopen ze langs groen of water.

Voor doorfietsroutes gelden de volgende kenmerken:

- Zo direct mogelijk: Zo veel mogelijk gebruikmakend van de bestaande infrastructuur; bestaande fietspaden waar mogelijk verbreden/verbeteren, waar nodig erftoegangswegen omvormen tot fietsstraten om zo comfortabel mogelijke routes te creëren;
- Snel: de fietser moet een bovengemiddelde snelheid kunnen halen. Hiervoor is het nodig het aantal stops en de duur van stops bij verkeerslichten en voorrangskruispunten te beperken;
- Aantrekkelijk: de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsnetwerk liggen zo veel mogelijk in een aantrekkelijke groene omgeving die uitnodigt tot fietsen;
- Comfortabel: dit betekent onder meer dat het wegdek vlak en zo breed mogelijk is. Ook het onderhoud van fietsroutes is van belang, evenals de begaanbaarheid van fietspaden tijdens winterse omstandigheden;
- Veilig: het gaat hierbij om verkeersveiligheid, het voorkómen van ongelukken, maar ook om sociale veiligheid, bijvoorbeeld door het zorgen voor voldoende verlichting en sociale controle.

Snelfietsroutes en doorfietsroutes vormen tezamen het hoofdfietsnetwerk van Helmond.

In Bijlage 2 zijn kwaliteitseisen voor deze fietsroutes opgenomen.





2. Speerpunt Doorstromen

Groen licht voor fietsers! Daar waar het fietsnetwerk drukke verkeerswegen kruist, blijven verkeerslichten vaak nodig. Per kruispunt moeten we bepalen of de afstelling van de verkeerslichten beter kan, eventueel in combinatie met herinrichting van het kruispunt. Fietsers op snelfietspaden hebben in principe voorrang, uitgezonderd op zo genaamde Gebiedsontsluitingswegen A (zoals de Europalaan/Kasteeltraverse/ Deurneseweg). We gaan **wachttijden voor de fietsers verkorten** waar het kan.

Denk bijvoorbeeld aan het verkeerslicht een deel van de dag anders instellen of uit (knipperen), fietsers 2x achter elkaar groen licht in een cyclus, rechtsaf altijd groen of in ieder geval tegelijk groen met rechtdoor, fietsers schuin laten oversteken (bekeken wordt waar de eerste pilot komt) of een extra opstelstrook voor afslaande auto's/ bussen zodat fietsers korter voor rood staan. Veiligheid is bij dit alles een belangrijke afweging. Helmond kent als beleid dat fietsers op rotondes geen voorrang hebben. Dit in tegenstelling tot veel andere gemeenten. Slechts 1 rotonde in de stad kent een omgekeerd regiem (ivm de ligging direct voor een middelbare school). De regel dat fietsers in Helmond geen voorrang hebben op rotondes is wel veilig, maar bevordert de doorstroming niet, zeker niet op doorstroomfietspaden. Voor alle betrokken partijen (Fietsersbond/ Anwb/ wijkraden/ scholen/ raadsleden etc) zullen we een workshop organiseren om het Helmondse beleid tegen het licht te houden en voor en nadelen van het huidige beleid en eventuele aanpassing daarvan te onderzoeken.



3. Speerpunt Veiligheid

Op een goede route fiets je veilig en comfortabel. Bij drukke oversteekplaatsen met autowegen moeten duidelijke regels zijn over de voorrang. Door middel van nieuwe Smart Mobility oplossingen maken we de wachttijd bij een verkeerslicht zo kort mogelijk. Zo fietsen minder mensen door rood en vermindert de kans op ongelukken. Een donker en afgelegen fietspad is erg onprettig voor gebruikers, de fietspaden moeten dus ook **sociaal veilig** zijn. Een fietser wil gezien worden, zodat de kans dat er iets gebeurt zo klein mogelijk is. Daarom installeren we goede verlichting. Een gunstige ligging ten opzichte van een weg of een bewoond gebied geeft ook een veilig gevoel. Waar dat echt niet kan zoekt de gemeente naar een andere oplossing, speciaal voor dat gebied. Ook het beïnvloeden van gedrag (zie onder speerpunt 'sturen') heeft een duidelijke relatie met verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld ondersteuning Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) en Totally traffic bij scholen, e-bike training en fietscursussen voor ouderen, financiële ondersteuning bij het verkeersexamen, 'lespakketten verkeerseducatie' en een 'regionale fietsverlichtingsactie'. Daarom gaat de gemeente Helmond de komende jaren verder met haar inzet voor het **Brabants Verkeersveiligheidslabel** (lagere scholen) en **Totally Traffic** (middelbare scholen). Meer scholen kunnen gestimuleerd worden hieraan mee te doen. Jong (fietsen) geleerd is oud gedaan. Verkeersveiligheid heeft verder te maken met een verkeersveilige fietsinfrastructuur, voldoende breed en

zonder obstakels als paaltjes. Een verkeersveilig ontwerp, goed onderhoud van fietsroutes en het aanpakken van locaties met concentraties van verkeersongevallen zijn daarvoor belangrijk. Bij elk ontwerp dient verkeersveiligheid randvoorwaarde te zijn. De gemeente Helmond kent gelukkig geen "black spots" qua fietsongevallen en dat willen we de komende jaren ook zo houden. Wel blijkt uit de verkeersongevallenstatistieken 2011-2015 dat er een aantal routes c.q. oversteeklocaties zijn waar meerdere ongevallen plaatsvonden, bijvoorbeeld op de Molenstraat, de Pastoor van Leeuwenstraat, de Engelseweg, de Paulus Potterlaan en 2 kruisingen met de Kasteeltraverse. Bekeken wordt of en zo ja welke maatregelen hier nodig zijn. Vervolgens wordt binnen de totale lijst van het uitvoeringsprogramma onderzocht of en wanneer deze fietslocatie(s) worden aangepakt. Jaarlijks is voor de aanpak van fietsonveilige locaties vanuit het verkeersveiligheidsbudget een bedrag beschikbaar.





4. Smart en Livinglab

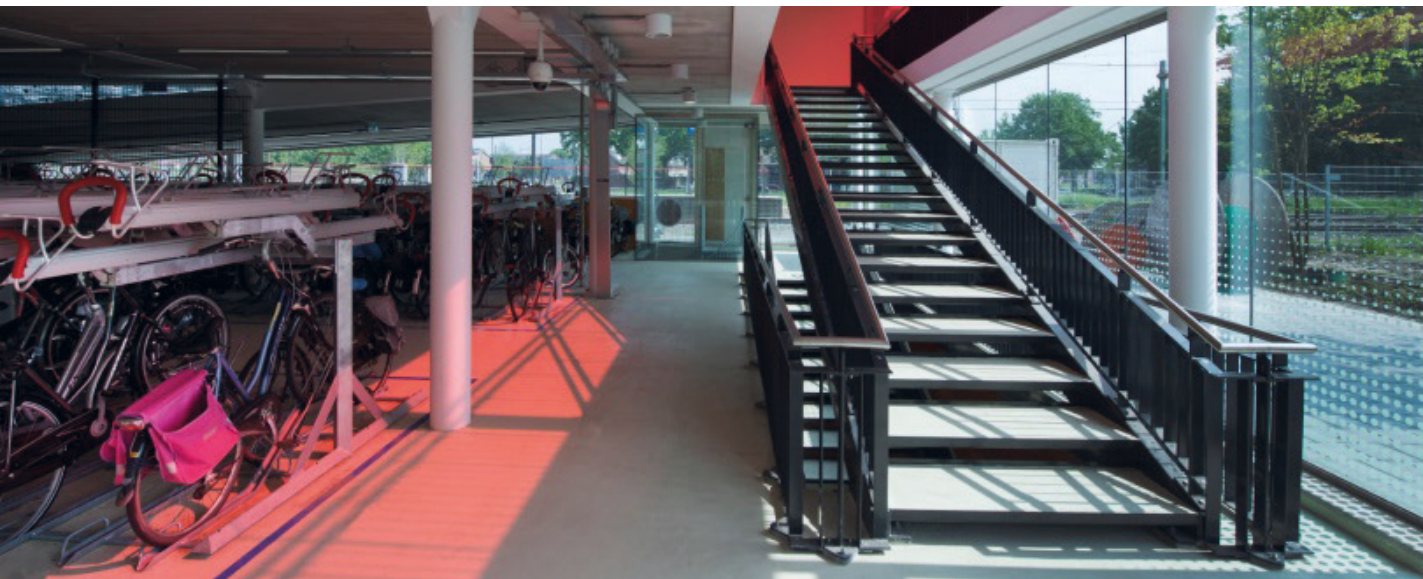
Helmond is de automotive stad van Nederland en wil dit ook blijven. Automotive heeft niet alleen betrekking op auto's, maar ook op andere slimme mobiliteitsoplossingen. Helmond wil living lab zijn; ook voor slimme oplossingen voor de fietser. Bijvoorbeeld **“slimme” verkeerslichten**; we gaan actief op zoek naar innovaties om wachttijden te verkorten. Op de meeste plekken worden fietsers een paar meter voor een verkeerslicht waargenomen door lussen in het fietspad, zodat zij (eerder) groen licht krijgen. Bij aanleg van nieuwe kruispunten wordt waar het kan fietsdetectie veel eerder, namelijk op 30 meter afstand aangebracht. Ook worden wachttijdvoorspellers voor fietsers geïnstalleerd als de wachttijd voorspelbaar is. Er komen pilots met regendetectors voor fietsers en bijvoorbeeld ‘meelopende’ led-verlichting om groene golven voor fietsers te realiseren, afgestemd op de verschillende type fietser, zowel een snelle e-biker, als een relaxte recreatieve fietser. Daarnaast werken wij actief mee aan pilots mits deze de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengen.





5. Speerpunt Stilstaan (fietsparkeren en fietsdeelsystemen)

In Helmond zijn fietsstallingsplaatsen gratis; zowel buiten als in bewaakte overdekte stallingen. Dit is een groot goed en draagt bij aan het bereiken van de fietsdoelstellingen. Verder moet enerzijds de capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen op orde zijn en anderzijds is de kwaliteit van de fietsparkeer-voorzieningen ook van belang. De voorzieningen moeten de huidige generatie van fietsen faciliteren en ook anticiperen op toekomstige generaties van fietsen. Dat betekent bijvoorbeeld een grotere hart-op-hart-afstand in de rekken, waardoor meer ruimte ontstaat voor bredere fietsen en fietsen met kratjes of bakfietsen. Ook dienen voldoende **oplaadvoorzieningen voor e-bikes** aanwezig te zijn. Tenslotte is het serviceniveau van het fietsparkeren van belang. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om real-time informatie aan de gebruiker over vrije plekken en bezettingsgraad. Een dergelijk systeem kan ook informatie geven over het gebruik van de stallingen t.b.v evaluatie en monitoring. Ook wordt ingezet op **moderne toegangscontrolesystemen** in de bewaakte en beheerde stallingen. Deze systemen voorkomen fietsdiefstal en maken het mogelijk om een betalingssysteem (bijvoorbeeld na 24 uur gratis stallen) te introduceren. Systemen die de bezetting van de rekken detecteren geven real time informatie aan beheerders over stallingsduur, waardoor het opsporen van weesfietsen aanzienlijk wordt vereenvoudigd. In verschillende gebieden van de stad en bij verschillende voorzieningen worden andere eisen gesteld aan fietsparkeren. Fietsparkeren is niet alleen een issue van de gemeente, maar ook van bedrijven/scholen/ het ziekenhuis of bij grote winkels. Bij fietsenstallingen op eigen terrein heeft de gemeente echter alleen een toetsende rol, in de openbare ruimte draagt de gemeente zorg voor veilige stallingsvoorzieningen.







Centrum

Fietsparkeren in het centrum sluit uiteraard aan op de het nieuwe Centrum Perspectief; het creëren van “een aantrekkelijk, levendig en gezond centrum”. Voor fietsers betekent dit dat je er moet kunnen komen en er je fiets veilig en comfortabel moet kunnen stallen. Dit laatste betekent dat fietsen niet zomaar overal kunnen en mogen staan. Er is op sommige plaatsen een spanningsveld tussen fietsenstallen en recreëren. In de uitwerking van het Centrum Perspectief zal verder onderzocht worden waar een eventuele fietsenstalling of extra stallingsplaatsen gecreëerd kunnen worden die aansluiten op logische doorfietsroutes naar het centrum.

Stations/ OV Knooppunten.

De 4 Helmondse stations worden uitgebreid tot multimodale knooppunten. Goede bereikbaarheid van stations per fiets en goede stallingsmogelijkheden dragen hier aan bij. Daarnaast dienen op de stations ook voldoende deelfietsen (OV fietsen) aanwezig te zijn om de ‘last mile’ te vergemakkelijken. Op bedrijven terreinen zullen de belangrijkste bushaltes omgevormd worden tot OV knooppunt waar eveneens deelfietsen (Hopperpoint oid) ten behoeve van de ‘last mile’ beschikbaar zijn.

Fietsdiefstal?

We leggen hem vast!



veiligstallen.nl/helmond



Gemeente Helmond







6. Speerpunt Meten

Belangrijk is dat Helmond structureel zicht heeft op de realisatie van haar fietsambities, maar ook van specifieke maatregelen en keuzes weet hoe ze hebben uitpakkt in de praktijk. Maatregelen kunnen alleen effectief worden uitgevoerd als we ook inzicht hebben in hun daadwerkelijke effecten. Ook bij het verantwoorden van (toekomstige) investeringen is inzicht in rendement van fietsinvesteringen nodig en monitoring en evaluatie dus essentieel. Dit speerpunt sluit als het ware de cirkel van beleid en evaluatie. Het heeft daarbij ook diverse links met innovatie: nieuwe systemen om (big) data te verzamelen, het beschikbaar stellen van data aan andere partijen, etc. Er zal een monitoringssysteem voor de fiets worden opgezet; mogelijkheden om te tellen en te meten zijn bijvoorbeeld fietstellers, lussen bij VRI's, het gebruik van fietsenstallingen, maar ook middels jaarlijkse inwonersenquêtes c.q. inwonerspanels.





7. Speerpunt Sturen

Onder sturen wordt verstaan **gedragsbeïnvloeding**; hoe verleiden we meer Helmonders om te gaan fietsen, hoe 'sturen' we bewoners in hun route en vervoerskeuze? Er worden door ons, tezamen met VVN en de Fietzersbond, initiatieven en campagnes georganiseerd om het (elektrische) fietsen te stimuleren. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om e-bike trainingen, fietsveiligheidscampagnes, campagnes om het fietsen naar school te stimuleren, etc. Bij het speerpunt Veiligheid is al aandacht besteed aan fietseducatie. Onder de vlag van “**Ons Brabant Fietst**” werkt de Provincie Noord-Brabant samen met de regio, de 5 grote steden en een keur aan organisaties aan professionele fietsmarketing en fietscommunicatie. Ook wordt ingezet op meer zichtbaarheid van fietsmaatregelen voor de gebruiker. Wat doen we voor de fietser en waarom doen we het, daar gaat het om. Fietsstimulering is immers een breed begrip. Uiteindelijk is het hoofddoel van deze Fietsagenda om meer mensen te laten fietsen.

Tezamen met verkeerspsychologen zal onderzocht worden hoe we gedragsverandering beter kunnen sturen om de beschikbare middelen effectief te kunnen inzetten.



8. Overige ambities

Niet alleen ligt de ambitie hoog voor snelfietspaden en doorfietspaden, maar ook voor fietspaden die behoren tot het recreatieve fietspadennet of fietsroutes zoals het Rondje Helmond. Deze ambitie betreft aanleg, comfort verbetering door vervanging van tegels door asfalt, onderhoud, strooien, bewegwijzering etc. **Beheer en onderhoud** van de fietspaden wordt gedaan volgens een jaarlijks programma. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt zodat efficiënt en effectief met de beschikbare middelen wordt omgegaan. De gemeente is verantwoordelijk voor de gladheidbestrijding en strooit bij verwachte gladheid dag en nacht op ongeveer 175 km fietspaden en bruggen. Ook wordt (soms handmatig) gestrooid bij fietsdoorgangen en oversteekplaatsen van hoofdroutes, rond basisscholen, winkelcentra. Jaarlijks worden de strooiroutes geëvalueerd tezamen met de Fietzersbond. **Bewegwijzering;** Fietzers hebben net als automobilisten een goede bewegwijzering nodig, of het nu de weg naar het centrum is of naar de dichtstbijzijnde fietsenstalling. Onderzocht zal worden of het totale bewegwijzeringsysteem nog compleet en juist is. Slimme technische oplossingen zoals navigatie middels smartphones op de fiets (met klem) zullen in de toekomst mogelijk uitgebreide bewegwijzering overbodig maken.





5. Organisatie en financiën

De Fietsagenda is géén visie (die is immers al verwoord in Helmond Verbonden) maar ook niet alleen een uitvoeringsprogramma. **De Fietsagenda geeft de komende 10 jaar aan welke speerpunten en fietsprojecten hoge prioriteit hebben, maar is ook adaptief.** Ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility, maar ook subsidieregelingen en de vanuit de regionale Bereikbaarheidsagenda gewenste intergemeentelijke samenwerking bij fietsprojecten vragen enerzijds om flexibiliteit. Anderzijds zullen met de partners afspraken gemaakt moeten worden. Aan deze Fietsagenda wordt een **meerjarenuitvoeringsprogramma** gekoppeld. Deze zal jaarlijks worden geactualiseerd. Voor de komende 4 jaren wordt het programma gebruikt voor de begroting. Voor de jaren daarna zijn de projecten inzichtelijk gemaakt en wordt inzicht gegeven in de omvang van de investeringen die nodig zijn om de ambitie waar te maken. Hierbij zal ook aandacht besteed worden aan de financiële baten van fietsinvesteringen (milieu etc), alsmede op het financiële effect van fietsmaatregelen op verschillende maatschappelijke problemen zoals leefbaarheid, gezondheid, etc. **Fietsvoorzieningen worden niet beschouwd als last/ kostenpost, maar als investering in een betere toekomst.**

De Fietsagenda is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met externe partners in de stad, m.n. de Fietzersbond, vertegenwoordigers van bewoners en bedrijfsleven. Behalve de stad is ook de regio nadrukkelijk betrokken (naburige gemeenten, provincie Noord-Brabant). Jaarlijks wordt tezamen met de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland, afdeling Helmond gekeken naar actualisatie van de planning.



Bijlage 1 Uitvoeringsprogramma: 2017-2020

	Type	Maatregel	Programma	Kosten	Subs.	Jaar
1	Snelfietsroute	Helmond - Eindhoven via Nuenen (spoortracé), doortrekken richting station, incl. Binnenparallelweg	FidV (voor 2020)	2 mio	50% Kunstwerk (KW) tot 80%	2017 - 2018
2	Snelfietsroute	Helmond - Geldrop Eindhoven	FidV (voor 2020)	1,2 mio	50% KW tot 80%	2018
3	Doorfietsroute	Oostende	RUP/POW	€ 218.200,-	50%	2017
4	Doorfietsroute	Helmond - Nuenen via Molenvan	RUP/gebiedsopgave	€ 311.600,-	50%	2017
5	Doorfietsroute	Bakelsedijk	RUP/POW	€ 236.849,-	50%	2018
6	Doorfietsroute	Varenschut (eventueel herroteren naar oostzijde Kanaal)	RUP/POW	€ 430.000,-	50%	2018
7	Doorfietsroute	Pres. Rooseveltlaan	Beter Benutten	€111.400,-	50%	2017
8	Doorfietsroute	Jan van Brabantlaan	Beter Benutten	€117.100,-	50%	2017
9	Doorfietsroute	Vossenbeemd	RUP/POW	€497.000,-	50%	2018
10	Doorfietsroute	Kanaaldijk Noord-Oost (doortrekken fietsverbinding Aarle-Rixtel)	Bereikbaarheids-akkoord	2,1 mio	50%	2020
11	Doorfietsroute	Bereikbaarheid Centrum per fiets verbeteren incl. stallen	Centrumplan (nader uit te werken)	ntb	ntb	2018-2020
12	Doorstromen/Smart	Nieuwe technieken direct toepassen bij 1-10	Bereikbaarheids-akkoord	€ 50.000,- per jaar.	50%	2019-2020
13	Doorstromen/Smart	Uitrol voorankondiging, wachttijdvoorspeller en regendetectie bij alle bestaande fietspaden behorende tot regionale fietspadennet, incl. afstellen VRI's	Bereikbaarheids-akkoord	€ 100.000,- per jaar	50%	2019-2020 (en verder)
14	Doorstromen/Smart	Livinglab fietspilots; actief inzetten op Europese calls	Europese subsidie projecten	ntb	50%	2019-2020
15	Stilstaan	Leenfietsstelsel op OV knooppunt zoals zgn Hopperpoints	OV Ontwikkelagenda/ Bereikbaarheids-akkoord	€ 60.000,-	50%	2019
16	stilstaan	Systeem fietsenstallingen	Bereikbaarheidsagenda	€ 300.000,-	50%	2019
17	Meten	Uitbreiden telpunten	Bereikbaarheids-akkoord	€ 34.000,- p.j.	50%	2019-2020
18	Sturen	Organisatie workshop Gedragsbeïnvloeding en educatie	Beter Benutten	€ 4900,-	50%	2017
19	Veiligheid	BVL en Totaltraffic, verkeerseducatie scholen en overige campagnes	RUP	€ 50.000,-	100%	2017-2020
20	Doorstromen/ Veiligheid	Oplossen fietsknelpunten	RUP	€100.000,-	50%	2019-2020
21	Veiligheid	Workshop rotondes	RUP	ntb		2017
			Benodigde middelen 2017 en 2018 gedekt.	2017-2018: 2019: 2020:	€ 2.005.274,- € 327.000,- € 1.192.000,-	

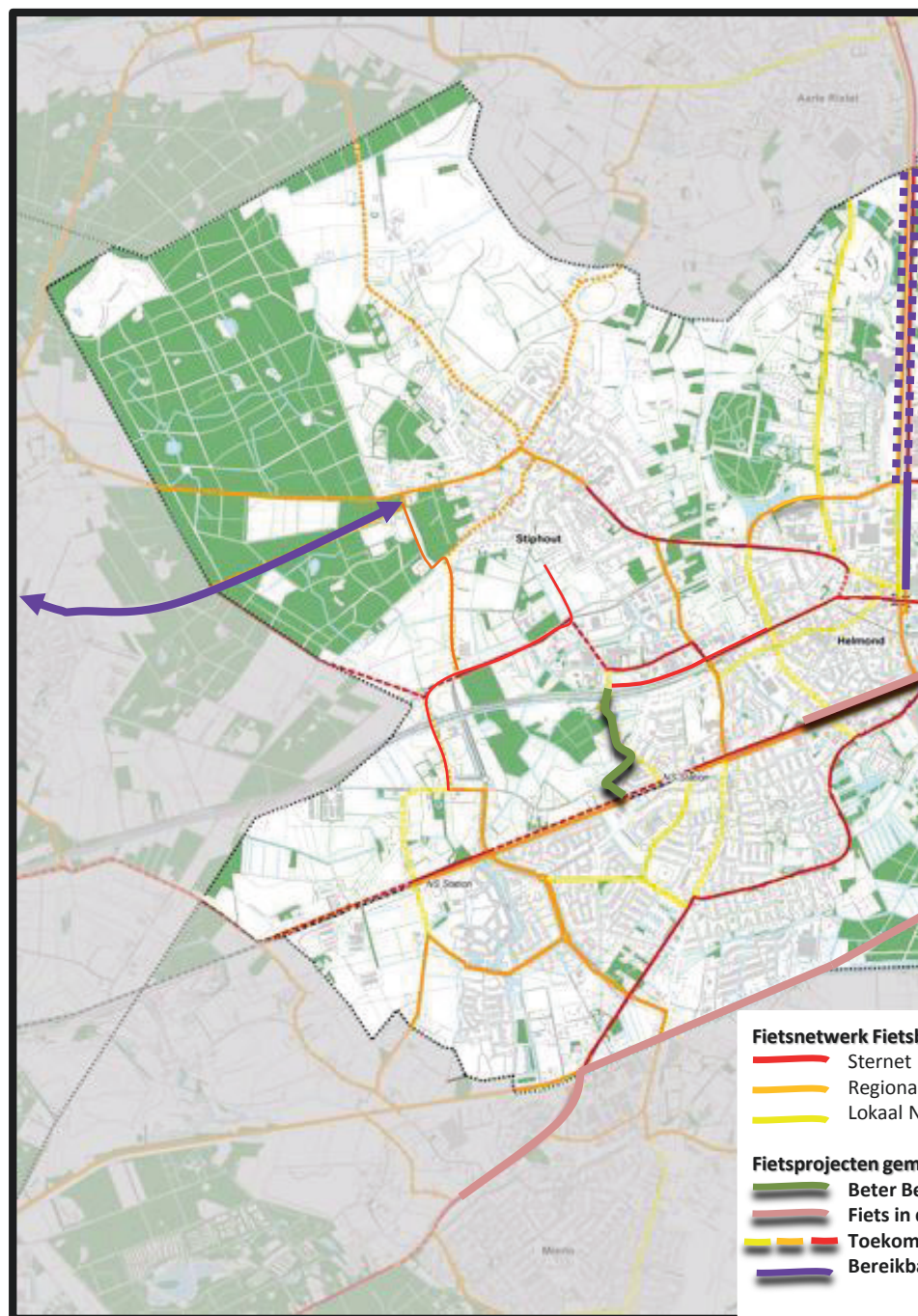


Adaptief Uitvoeringsprogramma: 2020-2030

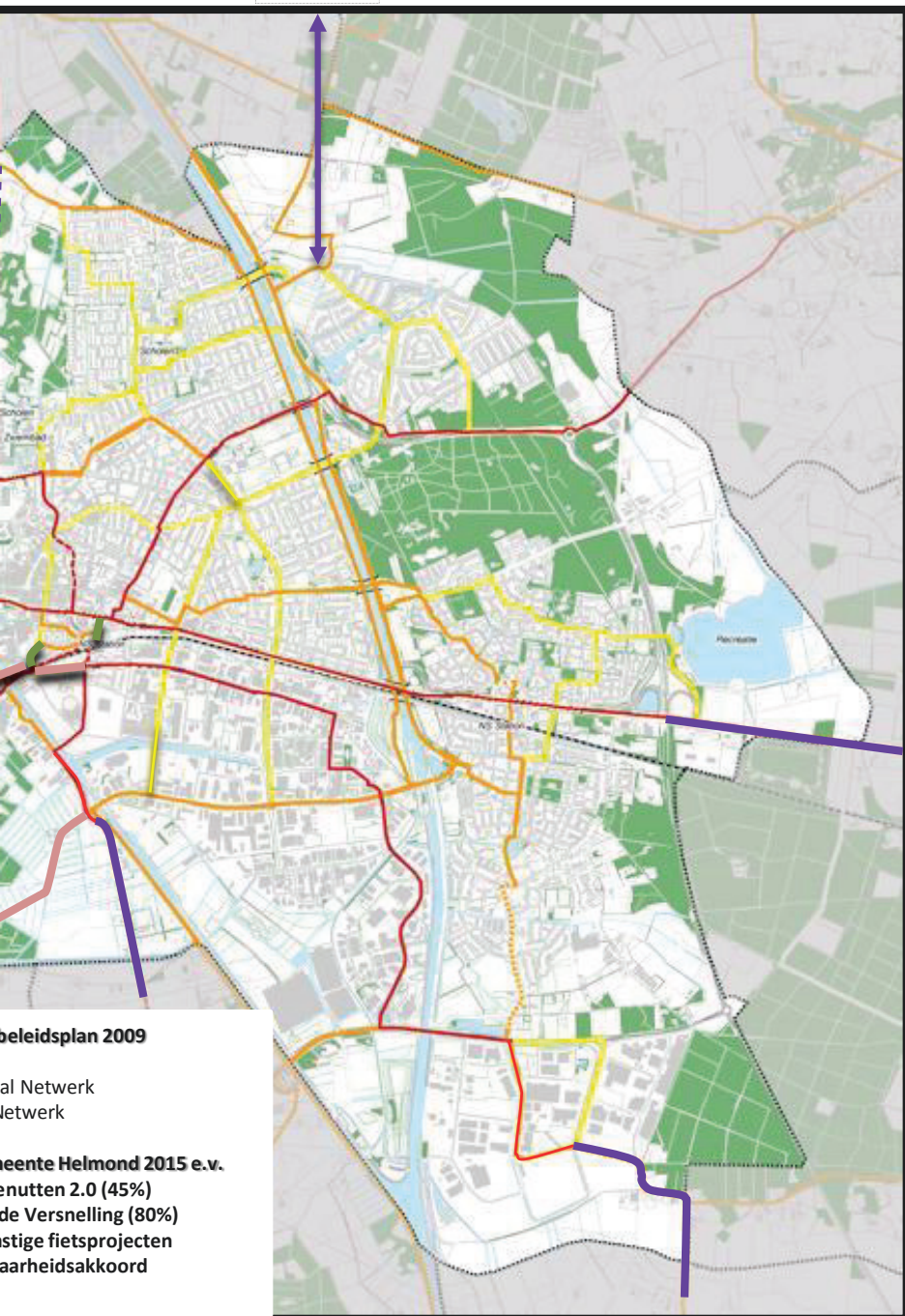
	Type	Maatregel	Programma	Kosten	Subs.
1	Snelfietsroute	Helmond- Gemert	Bereikbaarheidsakkoord	1.7 mio	50% (Rup/ gespaarde BDU)
2	Snelfietsroute	Eindhoven-Helmond Deurne, ontbrekende schakels richting Deurne	Bereikbaarheidsakkoord	ntb	50%
3	Snelfietsroute	Helmond-Nuenen-Eindhoven, ten noorden A270	Bereikbaarheidsagenda	ntb	50%
4	Snelfietsroute	Helmond- Eindhoven, via Eindhovenskanaal, opwaarderen (bestaande fietspad is van Eindhoven, ook gedeelte binnen Helmond)	Bereikbaarheidsakkoord	ntb	50%
5	Doorfietsroute	Bereikbaarheid de Braak (vestigen scholen/ sport)	RUP	ntb	50%
6	Doorfietsroute	Goorsebaan, Eikenwal, onderdoorgang Verlengde Brandevoortsedreef/Brugstraat	Bereikbaarheidsakkoord	2 mio	50%
7	Doorfietsroute	Asten-Helmond	Bereikbaarheidsagenda	€ 170.000,-	50%
8	Doorfietsroute	Someren- Lierop-Helmond	Bereikbaarheidsagenda	€ 550.00,-	50%
9	Smart	Nieuwe technieken direct toepassen	Bereikbaarheidsakkoord	€ 50.000 pj	50%
10	Smart/ Sturen	Mobility as a Service	Bereikbaarheidsakkoord	ntb	50%
11	Stilstaan	Aanpak fietsenstallingen/ uitbreiding	RUP	ntb	50%
12	Stilstaan	Knooppunt Ontwikkeling stations	Bereikbaarheidsakkoord	ntb	50%
13	Meten	Uitbreiden telpunten	Bereikbaarheidsakkoord	€34.000,-pj	50%
14	Veiligheid	BVL en Totaltraffic, verkeerseducatie scholen en overige campagnes	RUP	€ 50.000,-	50%
15		Aanpak fietsknelpunten incl. waar nodig verbreden fietspaden i.v.m. e-bikes	RUP	€100.000 jaarlijks	50%
16	Sturen	Gedragbeïnvloeding	RUP	ntb	50%



Bijlage 2: Kaart



Gemert



beleidsplan 2009

al Network
Network

meente Helmond 2015 e.v.
enutten 2.0 (45%)
de Versnelling (80%)
stige fietsprojecten
aarheidsakkoord



